Deutschland € 10,– | Österreich € 11,50 | Schweiz SFr 19,80 | BeLux € 11,60 | Niederlande € 12,75 | Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 12,40

MIBA ANLAGEN 19

Modellbahnen in Perfektion

Bahnhof Altburg in H0

In N durchs Rheinland

Spur 0 im Regal

MIBA-Anlagen 19
ISBN 978-3-89610-636-0
Best.-Nr. 150 87335

4 195914 110009 19

Von Altburg nach Bad Münsterberg

Von der Angerburg zum Schneiderwald-Denkmal

Mit der Spur 0 ins Regal

MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck
ISBN 978-3-89610-636-0

Redaktion: Martin Knaden, Lutz Kuhl, David Häfner, Gerhard Peter
Litho: w&co MediaServices München GmbH & Co KG
Gesamtherstellung:
Westermann Druck GmbH Braunschweig

Von Altburg nach Bad Münsterberg

Text: Herbert Schoenenborn, Fotos: Christiane van den Borg

Die Visitenkarte von Altburg ist das schmucke Empfangsgebäude mit seiner imposanten Fußgängerbrücke. Wir befinden uns in den 60er-Jahren: Während der Personenzug noch aus Vorkriegsmaterial besteht, künden die kürzlich aufgestellten Masten der Oberleitung vom baldigen Traktionswechsel.

Das ist doch … genau: Bad Münsterberg! Am Ende der eingleisigen Nebenbahn liegt dieser verträumte Ort, dessen Empfangsgebäude bestens zum Flair des Städtchens passt.

Ein Sprung in die Epoche IV: Mit einem schweren Kesselzug passiert 150 100 die Blockstelle 12. Der Lokführer hat wie immer den hinteren Panto oben, obwohl doch eigentlich bei angehängtem Kesselwagenzug der Strom vorn abzunehmen ist. Wenn das mal keine Meckerei vom Chef gibt …

Rechts: Vor der Paradestrecke stehen analoge und digitale Steuergeräte einträchtig nebeneinander. Die Paradestrecke wird ausschließlich analog gesteuert, hingegen können die Bahnhöfe an Hauptstrecke und Nebenstrecke auch digital betrieben werden. Dazu stehen ein älterer Fleischmann-Trafo, eine Intellibox und ein ASC 1000 von Roco bereit. Während der Fotoarbeiten waren zudem noch diverse Staubbürsten und -pinsel von Nutzen.

Aus der Hubschrauberperspektive lässt sich recht gut erkennen, wie konsequent die Anlage in der Höhe gestaffelt ist. Unten verläuft die Paradestrecke, eine Etage höher liegt der Bahnhof Altburg. Darüber erhebt sich die städtische Wohnbebauung.

Das seit Jahrzehnten beliebte Anlagenthema Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn erfährt mit der hier vorgestellten Anlage eine weitere Variante. Herbert Schoenenborn baute die Linie nach Altburg nämlich Platz sparend als eingleisige Hauptstrecke. Die Nebenbahn nach Bad Münsterberg verläuft ebenfalls eingleisig – also eher klassisch. Möglich wurde dieses Konzept durch eine separat angelegte zweigleisige Paradestrecke, auf der auch lange Züge verkehren können. Diese drei Bahnlinien sind hier zu einer äußerst harmonisch gestalteten Anlage kombiniert, die noch dazu höchst detailliert durchgestaltet ist.

Meine erste Modellbahn war eine Märklin-K-Gleis-Anlage, die ich ab 1974 im damals noch nicht benötigten Kinderzimmer aufbaute. Mit 3,60 x 1,60 m waren die Ausmaße schon recht beachtlich. Ja, es war eine richtige Modellbahn: Züge von A nach C und von C nach A mit jeweiligem Halt in B, Schattenbahnhof, Bahnbetriebswerk und Ortsgüteranlage – alles vorhanden.

Dann kamen die wunderschönen Lokmodelle von Liliput, Rivarossi und Röwa ins Spiel. Modelle, die man bis dato in einer solchen Detaillierung allenfalls als Kleinserienmodelle kannte; und das auch nur als Abbildung in der MIBA.

Eine Gleichstromanlage musste also her. Ich hatte das Riesenglück, einen Motorradhändler aus Stolberg bei Aachen kennen zu lernen, der mir kurzerhand die komplette Anlage mit allen Märklin-Loks zu einem recht vernünftigen Preis abkaufte. Der Erlös wurde in die neuen Gleichstromprodukte sofort wieder reinvestiert.

Ende 1979 wurde dann das Kinderzimmer als solches benötigt. Damit entfiel zwangsläufig vorerst der Neuaufbau einer Anlage. Es war aber nicht ausgeschlossen, dass die Sammlung an Fahrzeugen mit der Zeit größer wurde. So ganz lässt sich der Modellbahnvirus eben doch nicht unterdrücken.

Mit Bezug des Eigenheims im Kölner Süden stand nun ein Kellerraum von 7 x 5 m zur Verfügung; das war der Auslöser für eine neue Planung und den Bau meiner Anlage „Altburg II". Zehn lange Jahre habe ich intensiv an ihr gebaut. Es fehlten nur noch wenige Details, dann wäre sie endgültig fertig gewesen. Aber es kam dann doch letztlich anders.

Gründe für eine neue Anlage

Da stand ich also Anfang der 2000er-Jahre vor meiner fast fertigen Anlage „Altburg II". Zu diesem Zeitpunkt kamen mir bereits leichte Zweifel, ob diese Anlage noch das Nonplusultra darstellte. Je länger ich darüber nachdachte, umso mehr Fehler fielen mir auf. Die schwerwiegendsten waren: Das Bw passte nicht zur Größe des Bahnhofs,

die Ortsgüteranlage ebenfalls nicht, die Oberleitung war zu grobschlächtig und der Fahrbetrieb in den Steigungen zu unsicher (obwohl die Steigungen nur 2,5 % betrugen). Und außerdem waren einige Anlagenstellen nur sehr schwer erreichbar. Alles in allem also kein Quell der Freude mehr – und das sollte eine Modellbahn doch eigentlich sein, oder? Als mir dann ein Freund eine digitale Roco-V 200 mit Sound und ein passendes Digitalfahrpult schenkte, stand mein Entschluss endgültig fest: Eine neue Anlage musste her.

Ich entschied mich für die harte Nummer: Totalabriss! Prompt einsetzendes Kopfschütteln bei meinen Eisenbahnfreunden und alle ihre Überredungskünste, es nicht zu tun, änderten nichts mehr an meinem Entschluss. Es folgten nun zwei Jahre sorgfältiger Planung von Unterbau, Gleisverlauf und Technik. Meine mir gestellten Vorgaben konnte ich fast alle einhalten. Das waren: Größtmögliche Wiederverwendung von vorhandenen Gleisen und Zubehör, Einsatzmöglichkeiten für meinen kompletten Fahrzeugpark. Der Fahrbetrieb sollte sowohl digital als

Links: Einfahrt nach Altburg Hauptbahnhof. Der preußische Personenzug verkehrt auch in der Epoche III noch praktisch unverändert. Obwohl im Bahnhofsgelände allerlei zu entdecken ist, wirkt das Areal dennoch nicht überladen.

Linke Seite unten: An der Ladestraße steht ein Förderband bereit, falls der örtliche Kohlenhändler wieder mal eine Lieferung umladen muss. Ein Schutzdach bewahrt den Antrieb des Förderbandes in den Pausen vor Witterungseinflüssen.

Oben: Auf einem Stumpfgleis steht ein Hilfsgerätewagen bereit, ordnungsgemäß durch eine Sh 2-Scheibe gesichert.

Unten: Der Personenzug ist in Altburg am Bahnsteig zum Halten gekommen.

Zusätzlich zum regen Zugverkehr wuselt auch noch eine V 60 im Bahnhofsgelände herum. Mal holt sie einen G-Wagen vom Güterschuppen ab, mal wird ein Rungenwagen zum Beladen unter den Bockkran geschoben. Dort soll eine große Kabeltrommel vom Tieflader auf den Waggon gehoben werden. Hoffentlich wird das schwere Ladegut dann auch ordentlich gesichert …

Links: Im Vorfeld des Bahnhofs ist auch noch Platz für ein Wagengleis. Möglicherweise wurde der hier abgestellte Wagen wegen schadhafter Bremsen aussortiert. Der gestrenge Wagenmeister nähert sich jedenfalls mit seinem Hammer, um die Bremse sorgfältig zu untersuchen.

Oben links: Die obligatorischen Gepäckkarren dürfen nicht fehlen.

Oben: Am selben Bahnsteig gegenüber hat der Eilzug nach Bad Münsterberg gehalten. Rechts der schmucke Triebwagen bei der Ausfahrt.

Links: Eine 71 mit „Schlepptender" hat nicht jeder! Herbert Schoenenborn beweist mit dem kleinen Gag Humor und das MIBA-Aufnahmeteam bedankt sich an dieser Stelle für die leckere Verpflegung während der Fotoarbeiten …

auch analog möglich sein, das Schalten von Weichen und Signalen sollte hingegen weiterhin analog mit konventionellem Stellpult erfolgen. Ganz wichtig war die gute Erreichbarkeit aller Stellen der Anlage, denn wenn man sich schon die Mühe macht, eine komplett neue Anlage zu bauen, dann soll das zumindest nicht zu Lasten der Bandscheiben gehen …

2005 begann also der modellbahnerische Neuanfang mit dem Abriss der alten Anlage, die als Sondermüll entsorgt wurde. Das klingt zunächst mal hart und war es wohl auch. Aber so eine radikale Aufräumaktion hat auch etwas Befreiendes. Ich ging also gut gelaunt und zielgerichtet an den Aufbau der aktuellen Anlage.

Bad Münsterberg in H0

Meine Anlage ist benannt nach dem Endbahnhof Bad Münsterberg, der sehr stark an den Bahnhof Bad Münstereifel in der Eifel (wo auch sonst?) angelehnt ist. Die Anlage besteht technisch aus zwei, nicht miteinander verbundenen Einzelanlagen. Bei der unteren Anlage handelt es sich um eine reine Analoganlage, die praktisch nur aus einer 650 cm langen doppelgleisigen, elektrifizierten Hauptstrecke mit einem 8-gleisigen Schattenbahnhof besteht.

Hier habe ich das 2,5-mm-Neusilbergleis von Roco auf 5-mm-Korkbettung verlegt und mit Steinschotter eingeschottert. Auf Anhieb ist der Unterschied zum eingeschotterten Roco-Line-Gleis nicht erkennbar (soll auch nicht).

Auf dieser Anlage kann ich meine älteren Analogloks einsetzen, die ich nicht auf Digitalsteuerung umbauen möchte bzw. deren Umbauaufwand mir zu hoch

Das Stadtleben von Altburg. Im Vergleich zum Bahnhofsgelände liegt der Großteil der Stadt etwas erhöht. Der Ortskern mit dem Marktplatz ist östlich des Bahnhofs angesiedelt.

Die Marktstände sind auf separate Grundplatten montiert, sodass das gesamte Arrangement auch entfernt werden kann. Wochenmarkt ist in Altburg offenbar nicht an allen Tagen.

Rechts: Trotz emsigen Treibens sind die Straßen von Altburg noch nicht so überfüllt wie heutzutage.

Blick über das Bahnbetriebswerk von Altburg. Das Bw bietet alle Möglichkeiten einer Lokunterhaltung, ist aber dennoch nicht zu groß für eine Bahnstation dieser Dimension. Hier hat der Erbauer der Versuchung widerstanden, seiner gesamten Loksammlung eine ständige Heimat bieten zu wollen.
Neben dem Bw-Gelände steht noch das Stellwerk Altburg West, in dem der Fahrdienstleiter Herr über Weichen und Signale ist.

Das Bekohlen einer großen Streckenlok wie dieser 78 ist mit einem derart kleinen Kohlenkran sicherlich eine mühselige Sache. Aber die Infrastruktur von Altburg gibt halt nicht mehr her.

Rechts: Einziger „Luxus" im Bw Altburg ist eine Drehscheibe, weil hier früher auch Schlepptenderlokomotiven behandelt wurden.

Unten: Das Bw hat ein eigenes Stellwerk. Angesichts des überschaubaren Betriebs kann der hier stationierte Weichenwärter seine Arbeit aber sicherlich ohne Stress ableisten.

erschien. Das 2,5-mm-Gleis ermöglicht es mir darüber hinaus, älteres Wagenmaterial einzusetzen, das wegen höherer Spurkränze beim Roco-Line-Gleis über die Kleineisen rattern würde.

Eine Ebene über der Analoganlage liegt die eigentliche Hauptanlage, die sowohl analog als auch digital befahren werden kann. Mit einem Schalter kann die gewünschte Stromart eingeschaltet werden.

Dargestellt ist der Kleinstadtbahnhof Altburg, gelegen an einer eingleisigen elektrifizierten Hauptbahn irgendwo im Rheinland. Der Bahnhof entspricht keinem konkreten Vorbild, besitzt aber alle Einrichtungen, die ein Bahnhof dieser Kategorie so oder so ähnlich hatte. Da Altburg auch Ausgangspunkt für die nach Bad Münsterberg führende Stichbahn ist, besitzt der Bhf. Altburg ein kleines Betriebswerk für bis zu fünf Tenderloks. In Altburg gibt es nur geringen Güterverkehr. Deshalb sind die Gleise der Ortsgüteranlage eher bescheiden, aber ausreichend.

Auch wenn das Bahnbetriebswerk Altburg noch stark von Dampflokomotiven geprägt ist, so schleicht sich doch ganz langsam die Dieselkonkurrenz ein. Hier in Gestalt einer kleinen Köf, die an der Dieseltankstelle ihre Vorräte ergänzt.

An der zweigleisigen Paradestrecke erhebt sich eine große Zuckerfabrik. Trotz der Nähe zur Bahnlinie hat die Fabrik allerdings keinen Bahnanschluss. Der benötigte Kesselwagen muss daher mit einem Culemeyer-Roller von einer Kaelble-Zugmaschine gebracht werden.

Die Bahnsteige sind Selbstbau. Der Unterbau besteht aus Tischlerplatten, verkleidet mit selbstgegossenen Bahnsteigkanten und Gehwegplatten. Dafür verwendete ich die Silikonformen von Klaus Spörle, der seine Formen von exzellent gestalteten Urmodellen fertigt. Alternativ kann man auch Formen von www.langmesser-modellwelt.de verwenden.

Sowohl die durchgehende Hauptbahn als auch die von Altburg ausgehende Stichbahn besitzen zwei Bahnsteiggleise, wobei die Bahnsteiggleise der Hauptstrecke jeweils aus beiden Richtungen angefahren werden können. Somit ist im Bahnhof sowohl Überholen als auch Kreuzen möglich.

Züge der Stichbahn verlassen Altburg in Richtung Westen (nach rechts). Mittels einer Gleiswendel überwinden die Züge einen Höhenunterschied von 30 cm und erreichen dann den Endbahnhof Bad Münsterberg. Wie bereits erwähnt ist der Bahnhof stark an den Bahnhof in Bad Münstereifel angelehnt. Ich konnte fast den gesamten Gleisverlauf des Originals darstellen (in der Epoche III). Lediglich ein Gleis musste aus Platzgründen entfallen. Dafür kam ein Gleisanschluss zu einem landwirtschaftlichen Lagerhaus hinzu.

Unterbau

Die Anlage besteht aus einzelnen Segmenten, die auf kräftigen, höhenverstellbaren Vierkanthölzern ruhen. Ein Nachjustieren über die Schraubfüße war allerdings noch nie nötig, da das Holz bisher kaum „gearbeitet“ hat. Das dürfte auf den stabilen, verwindungssteifen Rahmen zurückzuführen sein, der aus gehobelten Dachlatten in offener T-Träger-Bauweise besteht. Auf diesem Gerüst sind stabile 9-mm-Tischlerplatten verschraubt. Die Gleiswendeln sind ebenfalls solide gefertigt: Gewindestangen tragen hier die Trassenbretter.

Alle Gleise und Weichen im sichtbaren Bereich sind mit Steinschotter eingeschottert. In den Bahnhöfen sind die Gleiszwischenräume bis zur Schwellenoberkante mit Styropor-Isoliertapete aufgefüllt. Die Weichenwinkel betragen 10 Grad bei den Durchgangsgleisen und 15 Grad im Rangierbereich. Die Bogenweichen der westlichen Einfahrt haben die Radien R9/R10.

Die nicht sichtbaren Strecken und die Schattenbahnhofsgleise sind auf 3-mm-Korkplatten verlegt. Rollgeräusche der Züge sind hörbar, aber für mich noch erträglich.

Nachdem die Vorgängeranlage mit einem Totalabriss entsorgt worden war, wurde die neue Anlage mit einem soliden Holzunterbau von Grund auf neu erstellt. *Fotos: Herbert Schoenenborn*

Rechts: Die Bahnsteige bestehen aus Tischlerplatten, die besonders verzugsfest sind.
Unten: Die Gleiswendel wurde mit Gewindestangen sehr stabil ausgeführt.

Der sichtbare Teil der Anlage: Im Vordergrund die tief liegende Paradestrecke und darüber der Hauptteil der Anlage: Bahnhof Altburg. Dessen zentral gelegene Fußgängerbrücke ist der absolute Blickfang auf der Anlage. Im hinteren Teil erhebt sich links der Burgberg, aus dem die Nebenstrecke Richtung Bad Münsterberg kommt. Ein Gang zwischen beiden Anlagenteilen gewährleistet stets guten Zugang zu allen Bereichen.
Unten und rechte Seite unten: Die verdeckten Bereiche der Anlage. Hier der für Altburg und Bad Münsterberg zuständige Schattenbahnhof, auf der gegenüberliegenden Seite der die Paradestrecke speisende Schattenbahnhof.

Technische Daten der Anlage

System:	H0, 2-Leiter-Gleichstrom, analog, alternativ digital (schaltbar)
Epoche:	III, alternativ IV
Größe:	ca. 16 m², Raumbedarf: 700 cm x 300 cm
Gleissystem:	sichtbarer Bereich: Roco-Line mit Bettung, Roco-Gleis 2,5 mm verdeckter Bereich: Roco 2,5-mm-Gleis
Kleinster Radius:	im sichtbaren Bereich: 83 cm im verdeckten Bereich (Gleiswendel): 42,5 cm
Schattenbahnhöfe:	2
Schattenbf.-Gleise:	Untere Anlage: 8 + 3 Kopfgleise Obere Anlage: 7
Oberleitung:	Sommerfeldt, 0,5-mm-Fahrdraht ohne Funktion
Schalttechnik:	Analog

Kunstbauten prägen in weiten Bereichen die Anlage. Ob wie hier zwischen Paradestrecke und Bahnhofsareal oder zwischen Bahnhof und höher liegender Stadt – stets sind die Mauern und Arkaden höchst realistisch aus Gips gegossen und überzeugend eingefärbt.

Gebäude

Wie schon die Bahnhofsgebäude stammen auch die meisten anderen Häuser aus handelsüblichen Kunststoffbausätzen aller namhaften Hersteller. Damit die Bauten allerdings nicht so nach Kunststoff aussehen, habe ich sämtliche Fassaden gealtert und mattiert.

Das EG von Altburg basiert auf dem Faller-Bausatz von Neustadt/Weinstraße. Es wurde allerdings im Mittelteil deutlich gekürzt, damit die Größe harmonisch zur Ausdehnung des Bahnhofsgeländes passt.

Die gesamte Anlage staffelt sich von der unten liegenden Paradestrecke über den großen Bahnhof mit seinem höher liegenden Empfangsgebäude. Die Stadthäuser dahinter sollten daher noch ein Stück höher ragen, weshalb ich bei der Auswahl großen Wert auf eine maßstäbliche Stockwerkshöhe legte.

Damit die Häuserzeile nicht mit ihrer Rückseite in den Zwischengang hineinragte, habe ich die meisten Häuser als Halbrelief gebaut. Sprich: Aus eins mach zwei. Da in der Regel die Rückseiten der Gebäude nicht sichtbar sind und um die Dreidimensionalität der Hauskörper zu erhalten, sind die fehlenden Rückwände und Dächer aus 3 mm starkem Karton nachgebaut.

Das Empfangsgebäude in Bad Münsterberg stammt aus dem Kibri-Bausatz von Kottenforst. Damit das EG aber nicht zu hoch wirkt, wurde es um eine Etage gekürzt.

Burg, Feuerwehr und Polizeiwache sind hingegen Eigenbauten aus 3 mm starkem Karton und Sperrholzspanten, ergänzt mit Fenstern, Türen usw. aus der Bastelkiste. Selbstbauten sind ebenfalls die Blockstelle und die Unterstände auf den Bahnsteigen.

Kunstbauten

Durch die Höhenstaffelung der gesamten Anlage ergab sich die Notwendigkeit zahlreicher Stützmauern. Wie schon die Bahnsteigkanten wurden auch diese Stützmauern an der Paradestrecke und unterhalb des EGs von Altburg mithilfe von Spörle-Formen gegossen.

Damit der recht weiche Gips auf keinen Fall bricht, wurden die Elemente mit Sperrholz verstärkt. Alternativ hätte man auch das wesentlich härtere Porzellin verwenden können. Es wird im Prinzip wie Gips verarbeitet; leider ist es recht schwer zu bekommen.

Bis fast zur Decke des Raumes erhebt sich die Burg, die hoch über Altburg – vermutlich kommt der Ortsname dieser alten Gemarkung daher … – thront. Das voluminöse Gebäude ist aus geritztem Karton im Eigenbau entstanden. Auch der Berg ist recht beeindruckend, ohne jedoch unmotiviert schon bei dieser Größe ins Alpine zu tendieren.
Die Nebenbahn windet sich innerhalb des Berges auf das Höhenniveau von Bad Münsterberg. Zwischen Burgberg und der kleinen Nebenstation ist als zusätzlicher Blickfang noch eine Fischbauchträgerbrücke über einem Taleinschnitt errichtet. Unten im Tal sichert eine Schranke den Weg. Nicht, dass hier noch jemand von der Erdscheibe fällt …

Oben links: Der Burgberg ist in vielfältigen Grüntönen gehalten. Wanderer erklimmen die teils steilen Wege. Sie werden am Ziel von einem grandiosen Ausblick auf Altburg belohnt.

Links: Am Ortsrand von Altburg liegt ein Gehöft.

Oben: Auch auf der anderen Seite der Fischbauchträgerbrücke setzt sich die üppige Vegetation fort. Unten im Tal werkelt ein Bagger in einem kleinen Steinbruch.

Rechts: Auch in Altburg gibt es viel Grün. Herausragend im Wortsinne sind die beiden großen Linden auf dem Marktplatz.

Begrünung

Die Bäume stammen aus den Programmen der einschlägigen Anbieter. Heutzutage sind Bäume aus Großserienproduktion durchaus schön anzusehen, bleiben aber dennoch preislich im Rahmen. Vorstellen könnte ich mir allerdings auch, einen einzeln stehenden, superfiligranen Baum aus Kleinserienfertigung zum Beispiel auf dem Marktplatz einzupflanzen.

Die Sträucher bestehen aus Islandmoos. Während früher diese Ballen unbehandelt aufgeklebt wurden und entsprechend aussahen – seien wir ehrlich: eigentlich waren diese Büsche doch nur Platzhalter für Büsche –, sind heutige Ansprüche höher. Daher habe ich das Islandmoos mit Heki-Flor überzogen, was gute Ergebnisse brachte.

Bei den Grasflächen habe ich unterschiedliche Streumaterialien unregelmäßig aufgebracht. Da meine Anlage einen eher urbanen Charakter hat und nur wenige größere Grasflächen aufweist (der hohe Burgberg und die Hangflächen zwischen den Anlagenebenen sind hier nennenswerte Ausnahmen), habe ich auf die inzwischen etablierte Methode mit den elektrostatischen Begrasern verzichtet.

Am Ortsrand von Bad Münsterberg hat sich eine landwirtschaftliche Einkaufs-Genossenschaft niedergelassen. Von hier werden die Bauern der Umgebung mit allen notwendigen Gütern versorgt.
Unten: Klar, dass so ein Betrieb über ein Anschlussgleis verfügen muss. Das bringt auch reichlich Abwechslung in den Bahnverkehr von Bad Münsterberg.

Signale

Aus Kostengründen kommen auf dieser Anlage meine alten Märklin-Formsignale wieder zum Einsatz. Eingebaut wurden sie selbstverständlich mit versenktem Antrieb. Die modernen Lichtsignale stammen hingegen von Viessmann.

Um an den Hp 0 zeigenden Märklinsignalen von der Rückseite ohne Stopp vorbeifahren zu können, werden diese am Stellpult manuell auf Hp 1 gestellt. Erst dann wird der Signalabschnitt, ebenfalls manuell, mit Strom versorgt. Das Rückstellen auf Hp 0 erfolgt durch die Loks mittels Reed-Kontakten. Das ist simpel aber effektiv, da zudem ohne großen technischen Aufwand machbar und problemlos beim Analog- wie beim Digitalbetrieb.

Oberleitung:

Die Oberleitung stammt von Sommerfeldt. Der 0,5 mm dünne Fahrdraht wurde im Zickzack verspannt, blieb jedoch ohne Funktion. Dort, wo es möglich ist, wurden die längsten angebotenen Fahrdrähte verwendet. Die Stromabnehmer der Elloks werden mit einem kleinen Haken in der Höhe so festgestellt, dass sich die Schleifstücke ungefähr 5 mm unterhalb des Fahrdrahtes befinden und den Draht nicht berüh-

Auf der Laderampe der Genossenschaft ist jede Menge zu tun. Gedeckte Güterwagen müssen entladen werden, die Bauern wollen schließlich versorgt sein.
Unten: Kaum ist der VT 25 an der Genossenschaft vorbeigefahren, ist auch schon das Bahnhofsvorfeld von Bad Münsterberg erreicht.

Kaum ist der Dieseltriebwagen in Bad Münsterberg eingetroffen, erhält der bereits wartende Personenzug mit seiner 93.5 Ausfahrt,

Ankunft in Bad Münsterberg. Das Personengleis wird auf der anderen Seite zugleich als Ladegleis mit Seitenrampe genutzt. Der Aufsichtsbeamte hat in diesem charaktervollen Empfangsgebäude einen eigenen Vorbau mit bester Rundumsicht.

Rechts und unten: Deutlich unterscheidet sich die Wohnbebauung hier auf dem Lande von den hohen, mehrstöckigen Stadthäusern in Altburg.

ren. Der Doppelausleger an der westlichen Bahnhofseinfahrt ist ein Selbstbau nach Epoche-III-Vorbild, da es bei Sommerfeldt nur moderne Ausleger gibt.

Hintergrund

Abgesehen vom Hintergrund, der nur temporär für die Fotoarbeiten zu diesem Bericht im Gang zwischen Altburg und Bad Münsterberg aufgestellt wurde, habe ich an der Rückwand und an den Seitenwänden MZZ-Kulissen in variabler Gestaltung angebracht. So konnte ich den Hintergrund individuell an den Vordergrund anpassen, sodass ein großer optischer Bruch zwischen Anlage und ihrer optischen Fortsetzung, wie er meist bei einem Fotohintergrund auftritt, vermieden wurde. Einige Gebäude sind zusätzlich mit Photoshop verändert, um Dubletten im Stadtbild zu vermeiden.

Stellpult

Die Anlage wird konventionell gesteuert. Weichen werden in der Regel über Schalter gestellt, Signale mittels Tastern. Der Grund ist einfach: Ich möchte was zu tun haben (sprich: spielen) und nicht alles einer ausgetüftelten Automatik überlassen. Zum einen würde das Programmieren einer solchen Automatik sehr viel Zeit erfordern, zum anderen wäre der Einsatz wohl auch nicht fehlerfrei. Die manuelle Bedienung war zwar am Anfang ebenfalls fehlerbehaftet, später mit einiger Routine klappte es aber praktisch immer reibungslos.

Fahrzeuge

Beim Rollmaterial kommen Loks und Wagen aller Hersteller zum Einsatz. Die meisten Fahrzeuge stammen von Roco, Liliput und Fleischmann. Bei den neueren D-Zug-Wagen mit 26,4 m Vorbildlänge setze ich ausschließlich die maßstäblichen langen Modelle von Roco und Ade ein.

Auch auf den Straßen sind viele Fahrzeuge im Einsatz. Die meisten stammen von Brekina und Wiking (letztere, wenn 1:87) oder wurden aus Bausätzen von Kibri zusammengesetzt. Ältere Modelle kommen nicht mehr auf die Anlage, denn die aktuellen Autos sind mit ihrem hochglänzenden Lack und den aufwendig gedruckten Zierlinien, Herstelleremblemen und Leuchten so herrlich anzuschauen, dass ältere Modelle daneben nicht mehr mithalten können.

Neben den Autos bevölkern zahlreiche Menschlein von Preiser die Sraßen. Die meisten dieser Figuren habe ich als weiße Rohlinge in preiswerten Großpackungen erworben und vor Jahren selbst bemalt. Wichtig ist dabei, dass man sehr matt auftrocknende Farben

Auch wenn hier auf dem Lande das Leben etwas ruhiger verläuft, so ist doch eine Menge los im Bahnhof: Der Kohlenhändler muss seine Wagenladung umladen und der Wirt erhält pa-Behälter mit frischem Bier.

verwendet. Wie weit man die Detaillierung – beispielsweise von Augen oder Knöpfen – treiben möchte, bleibt jedem selbst überlassen. Dennoch: Heute hätte ich wohl die Geduld für solch feine Tätigkeiten nicht mehr …

Was bleibt noch zu tun?

Eine Modellbahn wird nie fertig – diesen Satz lesen Sie sicher nicht zum ersten Mal. Dennoch: Meine Anlage ist schon sehr weitgehend fertiggestellt, sodass nur noch wenig zu tun bleibt.

Zu den Restarbeiten zählt unter anderem die Umstellung auf reinen Digitalbetrieb auf der Hauptanlage. Die Paradestrecke soll hingegen auch weiterhin analog gesteuert werden, damit dort eingesetzte Lokomotiven nicht umgebaut werden müssen.

Und schließlich muss ich noch die Gebäude- und Straßenbeleuchtung anschließen, denn eine Modellbahn bei Nacht hat ihr eigenes Flair. Ich freue mich jetzt schon auf die nächtlichen Einsätze der ebenfalls beleuchteten Züge durch das Lichtermeer der Stadt.

Herbert Schoenenborn

Von der Angerburg zum Schneiderwald-Denkmal

Text und Fotos: Bruno Kaiser

Zu Epoche-III-Zeiten eine wohl alltägliche Szene in ländlichen Gefilden. Sowohl Landwirt als auch Lokführer dürften die seinerzeit modernen Arbeitsplätze sehr geschätzt haben.

E 03 004 passiert mit dem „Rheingold" in schneller Fahrt den Wolfsbach-Viadukt. Auch in dieser Szene zeigt sich die Liebe zum Detail, denn sogar die Scheinwerfer des Passat-Kombis sind beleuchtet.

Der Reiterhof Apassionata liegt direkt an der Bahnstrecke, insbesondere die Vierbeiner haben sich jedoch an die vorbeirauschenden Züge gewöhnt. In Anbetracht der modernen Pkws dürfte es sich bei der mit einer Lok der BR 78 bespannten Garnitur um eine Sonderfahrt preußenaffiner Eisenbahnfreunde handeln.

Die nach dem Hundeknochenprinzip angelegte Modulanlage verfügt an ihren beiden Enden über jeweils eine Kehrschleife. Eine davon schmückt die Angerburg.

Aus dem Zusammenschluss von 18 Modellbahnern hat sich in gut vier Jahren eine rührige Interessengemeinschaft herausgebildet, die unter der Namensgebung „N-Bahner Köln“ im kleinen Maßstab schon Großes bewirkt hat. Auch die MIBA berichtete bereits in der Ausgabe 9/2013 über die 2012 auf der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln vorgestellte Modulanlage. Doch auf den Lorbeeren wollte man sich nicht ausruhen und so waren die eifrigen Kölner 2014 mit einer weitgehend anders gestalteten Anlage erneut vor Ort. Es berichtet Bruno Kaiser.

Eine Modulanlage mit den Abmessungen von ca. 10 x 8 m auf die Beine zu stellen, ist schon eine beachtliche Leistung. Berücksichtigt man, dass es sich zudem um den kleinen Maßstab 1:160 handelt, ist das umso beachtlicher. Auf 31 Modulen ihrer Modellbahnanlage zeigten die N-Bahner Köln mit umfangreichem Fahrbetrieb wieder einmal ihr Können. Der Betrachter kann lange Streckenfahrten ebenso verfolgen wie Rangierbetrieb und die Versorgung von Anschließern. Dahinter steht eine ausgeklügelte Digitalschaltung: Die Anlage wird digital mit dem Selectrix-System betrieben, wobei im Mischbetrieb alle gängigen Formate und Systeme möglich sind. Beim Fahrbetrieb sind sowohl mehrere Bahnhöfe und Haltepunkte anzufahren als auch Firmengleisanschlüsse zu bedienen. Der Betrachter erhält damit eine gute Vorstellung von realen Betriebsabläufen der großen Bahn – hier natürlich im Kleinen.

Doch nicht nur der Fahrbetrieb steht im Fokus: Neben der notwendigen Technik wurde auch der originalgetreue Modellbau nicht vernachlässigt, der sich soweit wie irgend möglich am Vorbild orientiert. Darüber hinaus wird nach dem Motto „weniger ist meist mehr“ und so naturgetreu wie möglich gebaut.

Zur abwechslungsreichen Darstellung werden auf der Anlage die unterschiedlichsten Themen aufgegriffen, sodass die Augen des Betrachters immer wieder etwas Neues entdecken. Die Module bieten dadurch nicht nur den oft allgemein anzutreffenden Stadt-Land-Fluss-Charakter, sondern überdies konkrete Nachbauten des Vorbilds. Selbstverständlich gilt die Vorbildtreue auch für die Nachbildung der Natur. Sei es nun in Form der detailgenauen Nachbildung von Wasserläufen, von Feld und Flur oder aber in Gestalt der vielfältig auf der Anlage anzutreffenden, selbstgebastelten und naturnah gestalteten Bäume.

Natürlich kommen sämtliche Zuggattungen und Garnituren auf die Schiene. So fährt hier von Zeit zu Zeit der mit Lokomotiven der BR 44 oder BR 151 bespannte „Lange Heinrich“ mit bis zu 50 Kohle- und Erzwagen. Im Personenverkehr zieht die BR 103 lange Intercityzüge, aber auch der legendäre Rheingold, gezogen von der BR 18 und der E 10, ist unterwegs. Im Nahverkehr sind Silberlinge mit Dieselloks der Baureihen 212 und 216 anzutreffen. Sollte hoher Fahrgastbedarf an den Bahnhöfen bestehen, rollt zur Verstärkung auch der rote Brummer VT 98 aus dem Bw heran. Natürlich sind uns die neuen Fahrzeuggenerationen wie der ICE, Thalys oder die REs mit der BR 143

Viel los im kleinen Wäldchen: Während die Waldarbeiter Brennholz schlagen, versucht die Feuerwehr einen Waldbrand einzudämmen.

Bahnhof Hitdorf

Holzverladung

Apassionata

Hünengrab

Reiterhof

Bahnhof Ambach

KD-Anleger

Wolfsbach-Viadukt

Pappelfeld

Fast ist man versucht, von zwei roten Brummern zu sprechen. Der Landwirt nutzt das gute Wetter für den ersten Schnitt der Wiese. Der Schienenbus bringt hingegen Arbeiter und Büroangestellte wieder nach Hause. Beachtenswert ist erneut die natürlich wirkende Ausgestaltung der Umgebung sowie der Flora. So stehen die nicht benötigten Fahrzeuge des Landwirts sicher geschützt unter dem Dach einer Feldscheune und offensichtlich ist grüner Bewuchs im Gleisbereich nicht unbedingt ein Merkmal jüngerer Epochen …

Zugdreh-
scheibe

Club-Infos

- Kontakte:
  Klaus Schneider
  Tel: 02173/1092684
  Wolfgang Perscheid
  Tel: 02247/74911
  Dipl.-Ing. Peter Engelmann
  Tel. 02203/14989
- E-Mail: nbahnerkoeln@gmx.de
- www.nbahnerkoeln.de

Bauernhof
Schaukel

Bahnhof Engelbach

Abzweig

Angerblick
Zweibäume
Bahnhof Markberg
Waldbrand
Feldscheune
Kehrschleife Angerburg
Hochsitz

Sogleich nach dem Verlassen der Kehrschleife führt die Strecke an einem einsamen Hochsitz vorbei. Auf der freien Lichtung lassen sich tagsüber jedoch keine Wildtiere ausmachen. *Foto: N-Bahner Köln*

Kehrschleife Schneider-wald-Denk-mal
Bahnhof Ranzdorf
Stadtmodul Ampthal
Güteranlage
Bahndamm
Hauptbahnhof Wolfsthal

und ihren Doppelstöckern nicht fremd und haben ihre Einsätze zu leisten.

Ein weiteres interessantes technisches Detail dürfte eine an die Anlage angedockte große Drehscheibe sein, auf der komplette Züge geparkt und sogar gewendet werden können. Darüber hinaus dient dieses Segment dem bequemen Aufstellen und Entnehmen von Zuggarnituren während des Fahrbetriebs – ein Vorteil, der gerade beim kleinen Maßstab nicht zu unterschätzen ist. Diese Art der Zugdeponierung ist ganz sicher nicht alltäglich!

Doch halten wir uns nicht lange mit Vorreden auf und begeben uns stattdessen mitten ins Geschehen auf der insgesamt U-förmig konzipierten Modulanlage, die sich in letzter Konsequenz als gebogener Hundeknochen interpretieren lässt.

Kehrschleife Angerburg

Ausgangspunkt des Anlagenrundgangs ist die Kehrschleife unter der Angerburg. Der Betrachter erkennt die Kehrschleife nicht sogleich als eine solche, da sie im Untergrund installiert lediglich als eine zweigleisige, aus dem Tunnel kommende Strecke wahrgenommen wird.

Die Gleise führen von hier aus im 90°-Bogen an einem Hochsitz, an dem das dort lebende Rotwild offenbar schon genügend schlechte Erfahrungen sammeln konnte, und weiter an einer Feldscheune vorbei. Schon bald gelangt der Zug zum ländlichen Bahnhof „Markberg“, den kleine Felder umgeben.

Soeben erreicht ein Eilzug den Bahnhof Markberg. Auch hier hat sich allerlei Grünzeug breit gemacht. Dafür sind die Bahnsteige wohltuend beleuchtet und auf die Reisenden wartet noch ein richtiges Empfangsgebäude mit vernünftigem Wartesaal. ***Kleines Foto: N-Bahner Köln***
Großes Bild: Während die zahlreichen Reisenden auf ihren Zug warten, donnern zwei 221er mit ihrem Schwerölzug durch den Bahnhof.

Auch Rangieraufgaben gibt es im kleinen Bahnhof zu erledigen. Eigens für diese Aufgaben steht eine Köf II bereit.

In Markberg

Ein Eilzug hat hier gerade angehalten, die Fahrgäste steigen aus. Für Verwunderung sorgt der Empfang auf dem wenig gepflegten, teils mit Unkraut bewachsenen Bahnsteig. Hier könnte man wirklich mal wieder für Ordnung sorgen.

Während wir noch darüber sinnieren, rangiert eine Köf II einen Viehwagen an den Güterschuppen. Mit ihm sollen Reitpferde zu einem Turnier in Aachen transportiert werden. Aber das hat offenbar noch Zeit, denn die Tiere grasen derweil weiter friedlich auf der Koppel vor den Gleisen. Wenig später trifft ein Glanzzug mit Schwerölwaggons im Bahnhof ein. Zwei V 200 sind in Doppeltraktion für die Beförderung der schweren Last notwendig.

Während die Feuerwehr versucht, die Glutnester zu löschen, passiert eine kurze Übergabe das Wäldchen. Auch der zuständige Revierförster ist bereits auf dem Weg zur Brandstelle – er wird doch nicht einfach die vielbefahrenen Gleise queren? Angeraten wäre es nicht, denn bereits kurze Zeit danach rauscht eine 151 mit einem schweren Güterzug heran.

Waldbrand

Verlassen wir den Bahnhof. Über ein gerades Streckenstück an „Zweibäumen" vorbei geht die Fahrt über eine kleine Brücke. Doch was ist das? Abrupt bremst der Zug, Brandgeruch steigt in die Nase. Was ist da wohl passiert?

Mit reduzierter Geschwindigkeit kommen wir zu einem Wäldchen, in dem ein Feuer ausgebrochen ist. Die Feuerwehr ist bereits eingetroffen und hat mit ihren Löscharbeiten begonnen. Eine Katastrophe ist so zwar verhindert, aber es hätte böse enden können. Hier und da keimen immer noch kleine Flämmchen aus dem Unterholz auf, sodass die Wehrleute wohl noch einiges zu tun haben, bis der Brand endgültig gelöscht ist.

Wie sich später herausstellen sollte, hatten zwei Jungen zuhause Zigaretten stibitzt und ihre ersten Rauchversuche versteckt im Wald übel bezahlen müssen, denn es war ihnen schlecht geworden. In Panik waren die brennenden Zigaretten ins Unterholz geflogen und hatten dabei zum Waldbrand geführt. Ob das Innere der Hosenböden der „Übeltäter" nach der Rückkehr zuhause und dem väterlichen Strafgericht noch die natürliche Blässe aufwies, ist

Auch in Bad Hitdorf hat die Feuerwehr einiges zu tun. An der vielbefahrenen Kreuzung unweit des Bahnübergangs kamen sich ein paar Kraftfahrzeuge ungewollt nahe.

nicht bekannt aber wohl wenig wahrscheinlich …

Gott sei Dank hat das Feuer nicht die Bahnstrecke erreicht und der Zug kann ungehindert weiterfahren. So ist auch der mit Kohlen beladene Gegenzug nicht am Fortkommen gehindert. Offenbar unberührt vom Geschehen sind vis-à-vis der Brandszene Waldarbeiter mit Holzfällarbeiten beschäftigt.

Bald danach passieren wir eine „vom Streckengleis abgekommene“ Donnerbüchse, die inzwischen als Weinlokal dient. Zurzeit herrscht hier jedoch Ruhe, denn es ist noch kein Gast eingetroffen und die Stopfen stecken wohl noch alle in den Flaschen.

Unfall in Bad Hitdorf

Wir nähern uns der Station „Bad Hitdorf“. Während der Zug langsam werdend über den Bahnübergang an der Bahnhofseinfahrt rumpelt, gewahren wir beim Blick aus dem Fenster einen Verkehrsunfall an der Straßeneinmündung. Mehrere Fahrzeuge sind beteiligt. Leider hat es neben dem Sachscha-

Der Reiterhof „Apassionata" weist mit Haupthaus und Stallungen eine stattliche Größe auf. Auch das Tor der Hofeinfahrt darf durchaus als repräsentativ angesehen werden. Neben einem modernen Geländewagen darf sich auch noch ein alter Lanz-Traktor nützlich machen.

den auch Verletzte gegeben. Feuerwehr und Rettungsdienst sind eingetroffen und in Aktion, während die Polizei den gestauten Verkehr zu regeln versucht. Ungeachtet dessen verlässt gerade ein Eilzug die Station in Gegenrichtung.

Reiterhof Apassionata

Nach längerem Aufenthalt haben auch wir den Bahnhof verlassen und nähern uns einem links vom Gleis gelegenen größeren Hof, auf dem viel Betrieb herrscht. Bevor wir unsere Neugier befriedigen können, nimmt uns ein vorbeirauschender IC kurzzeitig die Sicht. Wie wir nun erfahren, handelt es sich bei der ausgedehnten Anlage um den Reiterhof „Apassionata". Zu dem stattlichen Hauptgebäude gehören Stallungen, Reitplatz und natürlich die erforderlichen Weiden für die Pferde.

Weiter geht es durch Feld und Flur. Die Bauern sind hier, das gute Wetter nutzend, mit Traktor und Ackergerätschaft tätig. Währenddessen passiert ein TEE-Triebzug (VT 11.5) die ländliche Idylle. Angesichts dessen würde Bauer Peters sehr gern mal seinen Arbeitsplatz mit dem des Lokführers tauschen.

Ein wenig später hat der Nahverkehr mit einem Schienenbus das Gleis für sich. Für uns zeichnet sich in der Ferne bereits in Form eines Hochhauses die nahende Stadt Ambach ab.

Das schöne Wetter sorgt für reichlich Betrieb auf Äckern und Wiesen. Wohltuender Schatten findet sich unter den großen Bäumen.

Der ET 85 erreicht den Bahnhof Ambach. Im Hintergrund thront ein moderner Wohnkomplex.

Stadtbahnhof Ambach

Im Bahnhofsvorfeld treffen sich unter der Signalbrücke gerade zwei ein- und ausfahrende Züge. Der Bahnhof ist stark frequentiert. Auf den Bahnsteigen warten die Reisenden geduldig auf die sogar manchmal auf der Modellbahn verspäteten Zugverbindung. Aber erfreulicherweise ist ja dort für Erfrischungen im Kiosk gesorgt, wovon auch gerne Gebrauch gemacht wird.

Im zugehörigen Ort trifft ein modernes Hochhaus auf das historisch anmutende Empfangsgebäude. Letzteres ist beim Vorbild bekanntlich heute noch in Baden-Baden vorzufinden, wenn auch inzwischen als Spielkasino genutzt. Hier dient es natürlich nach wie vor seiner alten Bestimmung. Vom Hochhaus in der Neustadt aus muss man übrigens einen guten Blick auf die sich an das Bahnhofsviertel anschließende Altstadt haben.

Auf Streckenfahrt

Nach kurzem Aufenthalt verlassen wir den Bahnhof und erreichen nach der Querung des KD-Anlegers den aus Natursteinquadern massiv gebauten Wolfsbach-Viadukt. Wir verweilen hier, um ein wenig dem Zugverkehr zuzusehen. Ganz besonders interessant ist ein Güterzug, der offensichtlich etwas mit Weihnachten zu tun hat, obwohl doch gerade die Sommersonne ganz schön vom Himmel brennt. Mehrere Niederbordwagen sind mit großen, bunten Paketen beladen. Auf weiteren Waggons jubilieren Engel, während noch weiter vorne der Weihnachtsmann und das Christkind inmitten von Weihnachtsbäumen ans angeblich nahende Fest erinnern – und das im Juli!

Ob der Aufzug etwas mit Filmaufnahmen zu tun hat? Da gab es doch mal eine Novelle von Heinrich Böll „Nicht nur zur Weihnachtszeit“ oder so ähnlich. Aber eigentlich ging es dabei lediglich um einen ganzjährigen Weihnachtsbaum und nicht um einen Aufmarsch mit Zügen, Engeln und Co. … Man wird sehen!

Während wir noch darüber nachdenken, naht auch schon der nächste Zug. Es handelt sich um den legendären Rheingold, gezogen von einer edlen 18.5 und aus den nicht minder exklusi-

Das Originalempfangsgebäude dürfte aus Baden-Baden bekannt sein. Aber auch in Ambach gibt es eine hervorragende Figur ab.

Im Anschluss an den Bahnhof Ambach queren die Züge einen Anleger. Die moderne Brücke im Vordergrund dient Fußgängern und Radfahrern.

Das Wolfsbach-Viadukt ist ein beliebter Fotografen-Standort, zumal wenn es besondere Züge queren: Während der klassische Rheingold von 1928 besonders die Herzen von Eisenbahnfreunden höher schlagen lässt, gilt das für den Weihnachtszug und Kinderherzen ebenso.

Die Baustelle ist gut gesichert, selbst die Lampen auf den Barken blinken abwechselnd.

Eine äußerst praktische Angelegenheit stellt die fünfgleisige Zugdrehscheibe dar. Auf ihr lassen sich zum einen ganze Garnituren spielend einfach und vor allem auch sicher wenden, zum anderen dient sie dem sicheren Aufgleisen ganzer Garnituren. *Fotos: N-Bahner Köln*

ven Salonwagen gebildet. Die Strecke führt weiter in Hochlage durch Felder und Auen. An einem Dammdurchlass befindet sich just vor dem Nadelöhr eine Straßenbaustelle, die den hier ohnehin schon etwas beeinträchtigten Verkehrsfluss zumindest zur Hauptverkehrszeit sicher noch stärker einschränkt. Allerdings ist gerade Mittagszeit und deshalb nicht viel los auf der Straße.

Zugdrehscheibe

In einem s-bogenförmigen Verlauf der Strecke fädelt sich ein Abzweig aus dem gestalteten Anlagenbereich und führt zu einer großen, bereits zu Beginn erwähnten Zugdrehscheibe. Hier können bis zu fünf Züge abgestellt und im Bedarfsfall gewendet werden, wodurch sich eine abwechslungsreiche Zugfolge realisieren lässt. Am meisten wird diese Einrichtung inzwischen jedoch zum bequemen Aufgleisen und Entfernen von Zugeinheiten genutzt.

Doch unsere Fahrt geht weiter. Wir gelangen an eine recht ausgedehnte Güteranlage mit mehreren Abstellgleisen und Güterschuppen. Hier können Züge umrangiert sowie be- und entladen werden. Wie man sieht, werden die bahntechnischen Einrichtungen intensiv genutzt.

In der großen Güteranlage, die sich über insgesamt drei Module erstreckt, ist stets viel los. Neben dem Warenumschlag zwischen Schiene und Straße lassen sich hier auch neue Zuggarnituren zusammenrangieren. Die beiden Gleise im Vordergrund sind die durchgehenden Streckengleise.

Am Hausbahnsteig des Hauptbahnhofs Wolfsthal steht ein internationaler Autoreisezug. Bald gehört diese Zuggattung ebenso der Vergangenheit an wie die zahlreichen Postkarren auf dem Bahnsteig. Aber auch ansonsten geht es recht international zu (rechts).

Hauptbahnhof Wolfsthal

Nach kurzer Zeit gelangen wir zum Hauptbahnhof Wolfsthal. Der sechsgleisige Personenbahnhof liegt in einem weit geschwungenem 90°-Bogen und beinhaltet selbstverständlich Bahnsteige und Empfangsgebäude. Neben einem Bahnpostgleis ist sogar eine Landerampe für den Autoreisezugverkehr vorhanden.

In Wolfsthal herrscht stets reger Betrieb. Das bezieht sich sowohl auf den Nah- als auch den Fernverkehr. Soeben ist auf Gleis 5 der Rheingold eingetroffen. Die Fahrgäste haben Anschluss an den Eurocity „Ricola" in die Schweiz. Weitere Züge sind vor Ort und warten auf ihre Abfertigung.

Auch ein Autoreisezug ist im Bahnhof eingefahren. Die mit Autos beladenen Waggons werden mittels Rangierlok an die Entladerampe gedrückt, damit die gummibereifte Fracht den Zug eigenständig verlassen kann.

Währenddessen hat der TEE gerade Ausfahrt erhalten und begibt sich auf den Weg ins Ruhrgebiet. Wir begleiten den Zug noch eine Weile bei der Fahrt durch den Wolfsthaler Vorort „Ampthal". Auf den Stadtstraßen herrscht so reger Verkehr, dass er durch funktionsfähige Ampeln geregelt werden muss.

Die geschwungene Form des Hauptbahnhofs lässt die langen Garnituren durchaus dynamisch wirken.

An den Hauptbahnhof Wolfsthal schließt der Vorort Ampthal an. Funktionsfähige Ampeln regeln hier das gesittete Miteinander von Kraftfahrern und Fußgängern.

Haltepunkt Ranzdorf

An den Stadtrand schließt sich der Haltepunkt Ranzdorf an. Unser TEE rauscht hier natürlich ohne Halt durch und verschwindet mit einem Warnpfiff im nachfolgenden Tunnel. Wir warten noch einen Gegenzug ab, einen langen, mit einer E 94 bespannten Kohlenzug.

Unser letzter Blick wendet sich dem Hügel mit dem Schneiderwald-Denkmal zu, das über der ausgedehnten und selbstverständlich unsichtbaren Kehrschleife thront. Die Kehre ist sogar mit verdeckten Abstellgleisen ausgestattet und stellt somit einen kleinen Schattenbahnhof dar.

Nun sind wir am Streckenende angekommen. Wann und welcher Zug wieder zurückkehren wird, bleibt uns verborgen …

Auch der kleine Bahnhof Ranzdorf bietet den wartenden Fahrgästen noch Schutz vor Witterung. Etwas ratlos wirkt der Landwirt, der soeben einen Teil seiner eingefahrenen Zuckerrübenernte auf der Fahrbahn begutachtet. Da war er wohl doch etwas zu schnell für die enge Kurve.

Im Kleinen gross

Damit haben wir unseren Rundgang um die ausgedehnte Anlage abgeschlossen. Angesichts der Größe ist vorstellbar, welch umfangreicher Bahnbetrieb auf einem solchen Gelände durchgeführt werden kann.

Ein großer Vorteil der Bahnmodule der N-Bahner Köln liegt darin, dass sich die meisten Anlagenteile variabel zusammenstellen bzw. arrangieren lassen und sich somit sehr unterschiedliche Anlagenformen ergeben. Es bleibt zwar stets bei den gleichen Stationen und Anschließern, deren Kombination ist jedoch nicht zwingend festgelegt. Natürlich werden auch nicht immer die gleichen Streckenteile ausgestellt und an neuen wird stets gewerkelt und gebastelt.

Zu erwähnen ist noch, dass die hier beschriebenen und gezeigten Module keineswegs den gesamten Bestand der rührigen N-Bahner ausmachen. So besteht noch ein beachtlicher Fundus, auf den von Zeit zu Zeit zurückgegriffen wird. So kann man schon darauf gespannt sein, womit die N-Bahner Köln das nächste Mal überraschend aufwarten werden. *Bruno Kaiser*

Auch abseits der befahrenen Gleise lassen sich Eisenbahnmotive ausmachen. Diese ausrangierte Donnerbüchse dient nunmehr als Weinlokal.

Links: Der KD-Anleger aus der Vogelperspektive. Die Fußgängerbrücke soll wohl offensichtlich eine neu entstehende Siedlung anschließen. Deren Bewohner dürfen sich freuen, schirmt sie doch ein enormer Erdwall mit einer darauf platzierten Schallschutzmauer hoffentlich wirkungsvoll vom Bahnlärm ab. Für die Bahnreisenden verbaut sich damit freilich der Ausblick.

Unten: In schneller Fahrt rauscht die 01.5 mit Boxpok-Rädern über die Fachwerkbrücke. Betrachtet man die Garnitur, muss es sich hier um eine Sonderfahrt handeln.

Das Ende des Modul-Arrangements bildet die Kehrschleife „Schneiderwald-Denkmal“. Wie der Name bereits sagt, thront über der Kehrschleife neben einem Dorf auch ein Denkmal.

Mit der Spur 0 ins Regal

Text: Frank Minten, Fotos: Frank Minten, Gerhard Peter

Waldau ist eine kleine Bahnstation an einer gedachten Nebenbahn, abgestimmt auf den geringen zur Verfügung stehenden Platz und ausgestattet mit einer Vielzahl von Details und Szenerien, die den Betrachter immer wieder eintauchen lassen.

Wer den Schritt von einer kleineren Baugröße zur Spur 0 vollzieht, muss sich nicht selten mit Platzeinschränkungen arrangieren. Auch Frank Minten musste sich dieser Herausforderung stellen. Das Ergebnis kann sich mehr als sehen lassen, wie die eingefangenen Motive unter Beweis stellen.

Mit den Bildern auf dieser Doppelseite wollen wir unseren Rundgang über das Gelände des Bahnhofs Waldau starten. Los geht es auf dem linken Teil mit dem Lokschuppen und dem Werksanschluss, der im Bogen vor der Kulisse endet.

Die Motive leben von ihrer Gestaltung ebenso wie von zahllosen Details. Zudem beleben viele liebevoll gestaltete Szenerien mit Figuren das Ganze.

Das Ensemble aus hohen Bäumen und den Stadthäusern vor der Hintergrundkulisse umfasst die Bahnanlagen und gibt der Anlage optisch mehr Tiefe als sie hat. Hier kommen Zugkompositionen wie der VT 98 mit Güterwagen hervorragend zur Geltung.

Im Grunde ist der Gleisplan (Maßstab 1:25) einfach gestrickt, jedoch bringen die Anordnung der Anschlussgleise und die Führung der Gleise Spannung in das Ganze und sorgen zudem für viele interessante Rangiermöglichkeiten. ***Gleisplan: Gerhard Peter***

Die Bahnhofsanlage gestattet ausgiebigen Rangierbetrieb. Hier rangiert eine Köf II einen heruntergekommenen G 10 in das Stumpfgleis am Bahnsteig. Es gibt einiges einzuladen, was mit dem nächsten Personenzug auf die Reise gehen soll.

Das hier vorgestellte Projekt der Nebenbahnstation Waldau ist das Ergebnis einer langjährigen modellbauerischen Entwicklung und auch des Wechsels der Baugrößen von N nach H0 und von H0 nach 0. Steigende Ansprüche in Sachen Gestaltung und Detaillierung waren Gründe für den Wechsel zur Spur 0. Die gleichgebliebenen Platzverhältnisse diktierten das Konzept einer schmalen Anlage im Regal aus Segmenten.

Der Bau der Anlage entsprang jedoch nicht einer Planung mit der Zielsetzung einer Regalanlage. Vielmehr ist sie das Ergebnis eines sich schon fast verselbstständigenden Entwicklungsprozesses mit eingeflochtenen Planungsphasen. Letztere führten dann zum aktuellen Erscheinungsbild der Nebenbahnstation Waldau mit seinen Gleisanlagen und der Bebauung.

Herantastender Start

Auch wenn sich über die Jahre schon einiges an rollendem Material und diversen Bausätzen angesammelt hatte, fand der modellbauerische Einstieg mit dem Bau des Lenz'schen Empfangsgebäudes Krakow statt. Mit ihm wollte ich mich an die Baugröße 0 herantasten und ausprobieren, was machbar ist.

Das Bahnhofsgebäude sollte nicht nur als hübsche Fassade für ein Bahnhofsarrangement herhalten. Mich reizte es, diesen mit einer kompletten Inneneinrichtung zu versehen. An mehreren Wochenenden entstand das Empfangsgebäude. Dabei setzte ich die Außenwände zusammen, verstärkte diese durch Hinterfütterung mit Kappa-Dur-Platten aus dem Messebau und stattete das Gebäude mit Innenwänden aus dem gleichen Material aus. Im Mittelteil des Gebäudes habe ich die einzelnen Etagen für die spätere Innenausstattung so gestaltet, dass sie sich nach oben herausnehmen lassen.

Fußbodendielen, die Treppe im Treppenhaus, Türzargen und Türen sowie Möbel entstanden aus Balsa- und Furnierholz. Fensterbänke mit Blumen, Bilder an den Wänden und vielen anderen Accessoires sorgen für ein ansprechendes Ambiente, sodass schnell das Gebäude mit Bewohnern und Besuchern gefüllt war. Selbstredend installierte ich auch Beleuchtungen, um die Räume einzeln schaltbar zu illuminieren.

Das Ergebnis bestärkte mich, mein angedachtes Projekt Bahnhof Waldau in 0 weiter zu verfolgen und umzusetzen. Der geringe zur Verfügung stehende Platz und noch vorhandene Modulkästen aus meiner H0-Zeit mit einer Tiefe von 53 cm definierten schlussendlich die Unterbringung in einem Regal. Auf zwei Kästen mit einer Gesamtlänge von 2,11 m startete ich den Anlagenbau. Ich platzierte das Empfangsgebäude am hinteren Anlagenrand und arrangierte die ersten Gleisfiguren davor.

Schlussendlich entstand zuerst der Gleisplan der rechten Anlagenhälfte, der später um den der linken ergänzt wurde. Hintergrund war der zur Verfügung stehende Platz mit einer maximalen Länge von 5,1 m und war rasch mit dem rechten Anlagenteil gefüllt. Wohin nun mit dem linken Teil? Den musste ich wohl oder übel in der zweiten Etage in meinem Regal unterbringen. Betrieb auf beiden Anlagenteilen konnte ich damit nur auf Ausstellungen wie den Busecker-Spur-0-Tagen realisieren.

Kleiner Bahnhof ganz lang

Für die gesamte Anlage habe ich Gleise, Weichen und Dkws von Lenz verbaut. Dabei kam hauptsächlich das Flexgleis zum Einsatz. Das Gleis ist relativ preiswert und bietet meines Erachtens nach der farblichen Behandlung und dem Einschottern ein überzeugendes Gesamtbild.

Die Gesamtlänge der Anlage ist der geringen Tiefe von 53 cm geschuldet, um Bahnsteiggleise, Gleisanschlüsse, Betriebsstellen und dergleichen unterzubringen. Da das Empfangsgebäude in seiner ganzen Pracht auf der Anlage steht und nicht als Halbrelief, habe ich vor dem Gebäude nur Platz für zwei Bahnhofsgleise und relativ schmale Bahnsteige.

Das Hauptgleis führt direkt am EG vorbei. Über einen schmalen Schüttbahnsteig können Fahrgäste auch Züge auf dem zweiten Gleis erreichen. Drei Gleisverbindungen in den beiden Bahnhofsgleisen erlauben ein recht freizügiges Rangieren und Umsetzen der Lokomotiven.

Am linken Bahnhofsende steht ein Lokschuppen mit einer kleinen Hochbekohlung, um Tenderloks mit Kohle zu befüllen. Im Gleis zum Lokschuppen liegt noch eine Weiche zu einem Fabrikanschluss. Die beiden Weichen sind extrem gekürzt, um sie sehr dicht aufeinander folgen zu lassen. Sie hinterlassen fast den Eindruck einer Dreiwegweiche.

Das Anschlussgleis führt in sehr engem Bogen über die Bahnhofsstraße, um zwischen zwei mächtigen Torpfeilern auf dem Werksgelände zu verschwinden. Allerdings endet das Gleis unmittelbar an der Kulisse. Auf Ausstellungen kann bedarfsweise hinter der Kulisse eine Gleisverlängerung angesetzt werden, um einen Güterwagen heimlich, still und leise verschwinden zu lassen.

Über die Gleisverbindung in Bahnhofsmitte ist auch ein Stumpfgleis am Bahnsteig erreichbar. Dies wird in der Regel von einem Triebwagen genutzt, der im Pendel eingesetzt ist. An das Stumpfgleis ist zudem noch ein Ladegleis angebunden. Hier dient ein Bockkran zum Umladen schwerer Güter. Auch eine Gleiswaage ist in dieses Gleis integriert.

Der rechte, ursprüngliche Anlagenteil zeigt sich mit einer recht dichten Gleisanlage. Diverse Anschlussgleise mit Ladestellen bieten manigfaltige Rangiermöglichkeiten. Auch ist hier noch ein Köf-Schuppen zu finden. Hingucker sind zweifelsfrei die mehrstöckigen Lager- und Fabrikgebäude in Backsteinbauweise, die als Halbrelief die rechte Anlagenecke abschließen.

Am Ende des Ladegleises mit dem Bockkran steht noch ein kleines Kontorgebäude. Das Fertiggebäude stammt von Paulo und wurde mit ein paar Accessoires verfeinert. Der selbstgebaute Prellbock aus Altschwellen und einer Füllung aus Erdreich macht noch einen soliden Eindruck, obwohl er auch schon einige Jährchen auf den Schwellen hat ...

Nur wer genau hinschaut entdeckt die langbeinige Blondine in der Telefonzelle. Die Telefonzelle mit der geöffneten Tür steht unter der hohen Tanne (siehe großes Bild), die zwischen zwei Gebäuden gen Himmel wächst.

Großes Bild: Auch wenn kein Zug für Aufmerksamkeit sorgt, so gibt es doch hier viele Details zu erkundschaften, die Anregung für die Nachgestaltung bieten: Da steht eine Ente (Citroën 2CV) mit geöffnetem Faltverdeck, jemand reinigt seine Regenrinne und unterhält sich mit dem Nachbarn, der neben einem Zigarettenautomaten steht, und ganz links im Bild wird scheinbar die Litfaßsäule mit neuer Werbung beklebt.

Während im Hintergrund das Kind dem Hund an der Leine mit einer gewissen Neugierde begegnet, wird im Vordergrund der Gehweg gefegt und der Weichenantrieb geschmiert.

Auch wenn hier nur die Rotte mit ihrem Klv 50 auf den Fahrauftrag wartet, zieht das Bild den Betrachter in das Motiv hinein. Die Signale mit ihrer dunkelgrauen Lackierung lenken unweigerlich die Blicke auf sich. Sie werden wohl die längste Zeit dort gestanden haben, denn Lichtsignale haben bereits Einzug gehalten. Weiter wandert der Blick zum Stadthaus mit seinem großen zweiflügeligen Tor und verweilt beim Radfahrer mit seinem Lastenfahrrad. Zwischen den hohen Bäumen spitzt das alte Trafohäuschen hervor, das mit künstlerischem Geschick eine naturgetreue Patina erhielt. Auch der Klv 50 ist mit seinen beleuchteten Stirnlampen beachtenswert. Wer mal nach oben in die Baumwipfel schaut, wird auch dort fündig. Ein Storch reckt dort keck mit langem Hals seinen Kopf in die Höhe.

Nicht nur das Wiegehäuschen ist ein Blickfang, sondern auch die fast unscheinbaren Details wie die Wiegebank im Häuschen, der Hemmschuhständer, der Betonkanal oder auch nur die wie natürlich gewachsenen Büsche.

Kleines Bild rechte Seite: Ein kleiner Bockkran dient als Ladestelle für die schweren Ladungen auf dem Bahnhofsgelände.

Während die Rotte ein kleines Päuschen einlegt, dampft eine 64er mit ihrem Personenzug am Haken und kräftigen Auspuffschlägen Richtung Bahnhofsausfahrt.

Beeindruckend zeigt die Nachtaufnahme das vollbeleuchtete und bestens ausgestattete Empfangsgebäude. Bei dem Lenz-Bausatz wurden die Außenwände hinterfüttert, Innenwände und Decken eingezogen. Die Inneneinrichtungen der oberen Stockwerke lassen sich etagenweise zur Innenraumgestaltung und Lichtinstallation nach oben herausnehmen.

Wer sich genau die Nachtaufnahme im Bild oben anschaut, wird das hier gezeigte Schlafzimmer finden. So oder ähnlich waren die Zimmer früher eingerichtet.

Selbst die Holzstiege vom Künstleratelier im Dachgeschoss hinunter in das Obergeschoss ist samt Geländer aus feinsten Furnierholzstreifen nachgebildet.

Oben: Die Weichen zum Lokschuppen bzw. in das Anschlussgleis wurden gekürzt, um sie möglichst dicht hintereinander folgen zu lassen. Bei der ersten Weiche wurden dazu die Schienenprofile direkt hinter dem Herzstück und entsprechend in der Backenschiene gekürzt.

Oben: Trotz Gleisplans wurden Gleise und Weichen probeweise ausgelegt, um eine optimale Platzausnutzung zu erreichen. Auch die Häuserzeile wurde für ein stimmiges Gesamtbild immer wieder umgestellt.

Nach viel Gleisschieberei nahm der rechte Bahnhofskopf seine endgültige Form an. Auch hier ging es manchmal nur um wenige Millimeter für eine optimale Wirkung.

Auch der Dienstraum in dem Schrankenwärterhäuschen von Real-Modell ist nachgebildet. Man beachte den Ofen mit dem silberfarbenen Ofenrohr oder die Utensilien auf den Tischen und dem Schrank.

Der Blick in das Halbdunkel des Lokschuppens lässt erahnen, mit welcher Liebe zum Detail selbst kaum oder nicht einsehbare Ecken gestaltet wurden. Gehen Sie mit den Augen spazieren!

Die schon fast als Halbrelief am Hintergrund stehenden Bäume geben der Anlage optisch eine ansprechende Tiefe. Störend ist da nur das Licht der Fotolampen, die die Schatten auf den Hintergrund projizieren. Knapp über dem rechten Anlagenteil war der linke in einer Höhe von 1,8 m darüber untergebracht. Betrachtung und Bedienung erfolgte über eine Stehleiter mit zwei Tritten.

Adr. 99
Ich war dabei 2014
Busecker
Spur 0 Tage

Auch wenn die Backsteingebäude in diesem Anlagenteil dominieren, habe ich mich für ein Stellwerk in Fachwerkbauweise entschieden und dieses zwischen dem Gleis der Bahnhofseinfahrt und den hinteren Ladegleisen aufgestellt. Insgesamt hat es ein sehr stimmiges Erscheinungsbild ergeben.

Gebäude auf schmaler Anlage

Gebäude in der Baugröße 0 sind schon recht voluminös. Das wurde mir beim Bau des Empfangsgebäudes bewusst. Nur kleine Gebäude aufstellen behagte mir nicht wirklich. Ein paar städtische Gebäude sollten die Anlage schon schmücken, um ein urbanes Umfeld zu vermitteln und auch einen besonderen Blickfang darzustellen.

Auf der Suche nach passender Architektur stieß ich unter anderem bei Stangl auf ansprechende Halbreliefstadthäuser aus gelasertem Karton. Sie sollten den Anlagenhintergrund des linken Anlagenteils zieren. Zwischen den Stadthäusern und den Bahngleisen plante ich noch eine Straße ein, um den städtischen Charakter etwas mehr hervorzuheben.

Auch wenn die Stadthäuser nur als Halbreliefgebäude aufgestellt werden, bekamen sie doch eine Inneneinrichtung. Auch hier bediente ich mich der Kapa-line-Platten als Geschossdecken und als Trennwände. Beleuchtungen in den einzelnen Räumen und eine Inneneinrichtung sorgen für ein stimmiges Ambiente.

Gebäude wie Lokschuppen oder Trafohäuschen konnte ich über Ebay ergattern. Das Trafogebäude samt Anbau war ein patiniertes Fertigmodell. Den Lokschuppen wertete ich noch mit einer umfangreichen Inneneinrichtung auf. Zudem erhielt der Lokschuppen bewegliche Schuppentore, angetrieben von Servos und angesteuert von ESU-Decodern. Auch die Bekohlungsanlage erhielt einen Motor, um den Kohlenkran drehen zu können.

Andere Gebäude wie das grüne Signallager stammen von dem Kleinserienhersteller Spur-Xmodellbau aus

Atmosphärisch dicht und durchaus glaubhaft präsentiert sich die Nebenbahnstation Waldau zusammen mit Fahrzeugen der DRG. Mit wenigen Handgriffen lassen sich nicht passende Figuren und Kraftfahrzeuge tauschen. Die geringe Tiefe von nur 53 cm fällt durch die geschickte Staffelung von Gebäuden und Bäumen und den passend ausgesuchten Hintergrund nicht so sehr ins Gewicht.

Hamburg (www.spur-xmodellbau.de). Er bietet Fertigmodelle an, die ich jedoch wie alle meine Gebäude mit einer Inneneinrichtung versehen habe.

Einige Gebäude wie das Schrankenwärterhäuschen oder der Köf-Schuppen entstammen auch Bausätzen. Real-Modell bietet hier einige interessante Gebäude aus Resin an, deren Zusammenbau mit Sekunden- und Zweikomponentenkleber gut schaffbar sind. Aufwendiger ist deren farbliche Gestaltung gegenüber konventionellen H0-Kunststoffbausätzen.

Fast nur noch als Fassade präsentieren sich in der rechten Anlagenecke am Anschlussgleis der Giebel eines Lagerhauses und der Stahlbetonskelettbau eines Fabrikgebäudes, die ich über Ebay ersteigerte. Letzteres hat ein amerikanisches Vorbild, passt sich jedoch gut in die Anlage ein. Eine gemeinsame Laderampe verbindet beide Gebäude. Sie sind eine dankbare Ladestelle, kann man doch die unterschiedlichsten Güterwagen in das Gleis schieben.

Detaillierung

Die größte Freude bereitet mir das Detaillieren einer Anlage, sei es die farbliche Gestaltung der Gleisanlagen oder der Gebäude, das Gestalten von Szenerien mit Figuren unterschiedlicher Hersteller oder das Ausstatten der Gebäude mit einer Inneneinrichtung – wie bereits geschildert. Erst das Zusammenspiel der vielen Kleinigkeiten wie Schilder, Werbetafeln, farbliche Gestaltung und Szenerien lassen eine Modellbahnanlage zu einem Kunstwerk werden und charakterisieren diese.

Wenn ich die Innengestaltung der Gebäude außer Acht lasse, beginnt die Detaillierung für mich neben dem Einschottern der Gleise mit dem Grünzeug. Bäume müssen geschickt platziert und Grünflächen angelegt werden. Das Anlegen von kleinen Gräben und anderen Vertiefungen geht bei mir problemlos von der Hand, da ich auf die Modulkästen 10 mm dicke Styrodurplatten klebe. Die Platten lassen sich gut mit einem scharfen Messer modellieren.

Blick in das volleingerichtete Empfangsgebäude zur fortgeschrittenen Dämmerung. Gleichermaßen treten Wohnzimmertisch und geöffnetes Fenster in Erscheinung.

Ein interessantes Detail sind die Blumenkästen, die sich mit H0-Blumen von Busch schmücken. Familie Krause ist in Aufbruchstimmung, naht doch schon der mittägliche Triebwagen.

Rechte Seite: Da kommt auch schon der Schienenbus in den Bahnhof gerollt. Die Fahrgäste auf dem Schüttbahnsteig warten auf den Gegenzug.

Während die einen sich intensiv unterhalten, wartet der andere über das Dasein sinnierend auf den Zug.

Die eigentliche Geländehaut entsteht aus einer Mischung aus Ponal, anthrazitbrauner Abtönfarbe und feinem Sand. Nach dem Auftragen dieser Masse schieße ich mit einem Elektrostaten Grasfasern unterschiedlicher Färbung und Länge in die noch feuchte bis nasse Schicht. Auch kommen hier und da Grasmatten in kleinen Abschnitten von z.B. Silflour zum Einsatz.

Für die Darstellung von Erdreich zermahle ich Torf und anderes Naturmaterial mit einer alten Kaffeemaschine. Das so gewonnene Material wird gleichfalls auf die oben genannte Masse gestreut. Hierbei arbeite ich gern intuitiv aus dem Handgelenk heraus und taste mich dabei langsam an eine überzeugend wirkende Landschaft heran.

Die Bäume stammen von verschiedenen Herstellern bzw. aus der Eigenherstellung für die Baugröße H0. Hier kommen sie dann als kleinere Bäume zum Einsatz. Die Nadelbäume habe ich von einem niederländischen Anbieter erstanden, während die Laubbäume aus der Fertigung von Helmut Achhammer stammen.

Für die Feingestaltung lasse ich mir Zeit. Denn die entsprechenden Accessoires müssen zuerst gesammelt und später passend platziert werden. Hier gehe ich nicht nach Plan vor. Ich habe zwar eine grobe Vorstellung davon, wie es aussehen soll, jedoch entsteht vieles aus dem Bauch heraus und natürlich aus dem, was die Bastelkiste hergibt. Vieles des begehrten Kleinzeugs finde ich auf Ausstellungen und bei Ebay. Der Blick über den Tellerrand ist wichtig, offenbart sich dort doch so manch brauchbares – also Augen auf!

Bereits rechtzeitig habe ich mit dem Sammeln entsprechender Accessoires begonnen, um die viel gerühmte Bastelkiste zu füllen. Stühle, Tische, Waschbecken, Wandlampen, Schränke, Telefonapparate – die aus Bakelit –, Werkbänke, Schmiede, Werkzeuge und dergleichen sind immer willkommen. Manches der Inneneinrichtungen habe ich mir auch selbst aus Furnierholz und Karton zusammengebaut.

Platz für Straßen ist auf der schmalen Anlage kaum vorhanden. Auf dem rechten Anlagenteil gibt es einen Bahnübergang, dessen Schrankenbäume per Servo vorbildgerecht bewegt werden. Hier führt die Straße lediglich quer über das Anlagensegment. Zwischen den Stadthäusern und der Bahn führt noch eine schmale Straße entlang, die aber am kleinen Bw endet.

Die Straßen sind gepflastert, allerdings nicht mit fertigen Platten, sondern selbstgeprägt. Dazu habe ich das Planum mit 6 mm dicken Styrodurplatten aufgefüttert. Zum Prägen des Pflasters habe ich bei zwei alten Pinseln die Haare entfernt und die Metallhülse zu unterschiedlichen Vierecken geformt. Das anschließende Prägen hatte dann schon fast etwas Meditatives.

Details rund um die Bahnanlagen stammen von den einschlägigen Anbietern wie Weinert, Wenz-Modellbau und Moog Modellbautechnik. Zum Teil habe ich sie aus Bausätzen montiert, manches habe ich auch fertig erstanden. Um unterschiedliche Signaltypen einsetzen zu können, stellte ich im östlichen Bahnhofskopf funktionslose Formsignale und funktionsfähige Lichtsignale auf.

Betriebliches

Auch wenn bisher der Eindruck entstand, dass meine Hauptbeschäftigungen dem Bau und der Gestaltung gelten, so lege ich doch auch Wert darauf, gelegentlich Betrieb machen zu können. Dabei genieße ich die Betriebssicherheit der Spur-0-Lokomotiven und die Möglichkeiten der Fernentkupplung. Letzteres ist in schwer zugänglichen Gleisbereichen ein nicht von der Hand zu weisender Vorteil.

Der hauptsächliche Einsatz von Lenz-Lokomotiven und der digitalen Komplettausstattung erübrigte für mich die Überlegung Analog- oder Digitalbetrieb. Auch die Wahl des Digitalsystems stand nicht zur Debatte: Es kommt aus dem Hause Lenz. Beim Digitalbetrieb entfällt auch das Einrichten von schaltbaren Gleisabschnitten, sodass die ganze Elektrik sich auf die Fahr-

Der schnuckelige B-Kuppler hat durch eine Tauschaktion und dem folgenden Umbau den Weg in die Sammlung gefunden.

Der VT ist komplett digitalisiert und erhielt neben der Innenausstattung auch Triebfahrzeugführer und Fahrgäste.

Hier brummt der VT von der anderen Bahnhofsseite kommend am Stellwerk vorbei.

Während die Köf einen Omm 52 aus einem Anschlussgleis zieht, versucht der Kradfahrer sein Motorrad wieder flott zu bekommen.

stromversorgung und die Installation der Decoder für Weichen- und sonstige Antriebe konzentrierte.

Bisher hatte ich die Anlage nur in zwei Ebenen unterbringen können, sodass ein durchgehender Betrieb nur auf Ausstellungen möglich war. Seit Ende 2014 ist die Anlage beim Spur-0-Modelleisenbahnclub Niederrhein in Rheinberg untergebracht (https://nullclub.wordpress.com/). Dort kann man sie an jedem ersten Freitag im Monat ab 15 Uhr in Augenschein nehmen.

Dadurch, dass man mit den Spur-0-Fahrzeugen so trefflich rangieren kann, habe ich bisher den Streckenfahrbetrieb nicht wirklich vermisst. Die Länge des Bahnhofs erfordert selbst beim Rangieren von einem zum anderen Ende eine gewisse Fahrzeit, bei der man die Fahrzeuge entspannt beobachten kann. Die unterschiedlichen Anbindungen der Ladegleise machen zudem ein Umsetzen der Lok erforderlich, sodass das Verteilen oder auch das Sammeln der Güterwagen in oder aus den Ladestellen schon eine zeitaufwendige Angelegenheit ist. Zudem ist man ja nicht nur Lokführer, sondern auch manchmal Schrankenwärter ...

Da die Anlage Waldau zwar prinzipiell auf die DB der Epoche III abgestimmt ist, nehme ich mir die Freiheit, gelegentlich das angesammelte DRG-Rollmaterial einzusetzen. Typisches Beispiel ist hier der VT 135 aus einem Bausatz von Krapp, der mir in der DRG-Farbgebung besser gefällt. Ihn rüstete ich übrigens digitaltechnisch soweit auf, dass er dem „Lenz-Standard“ entspricht. Gleiches gilt für die mecklenburgische T 4, ebenfalls von Krapp.

Auch wenn die Anlage recht fertig erscheint, findet sich immer etwas zu verbessern und zu ergänzen. Zudem warten noch einige Fahrzeuge auf Patinierung und Belebung mit Figuren.

Frank Minten

Der Rottenkraftwagen Klv 50 kommt gerade von seinem „Betriebsausflug“ zurück. Den Kran auf der Ladefläche hat Frank Minten umgebaut und per Servo beweglich gestaltet.

Das Fertiggebäude der Signalmeisterei ist mit vielen Details noch verfeinert worden und erhielt auch eine Inneneinrichtung.

28
Halt!

Am oder vielmehr auf dem Köf-Schuppen ist einiges los. Hier hat es scheinbar reingeregnet. Mit neuer Teerpappe wollen die Handwerker des Problems Herr werden. Auch scheinen noch weitere Renovierungsarbeiten anzustehen, wie man dem Baumaterial am Schuppen entnehmen könnte.

Das Backsteingebäude zwischen den großen Bäumen – ein britischer Resin-Bausatz – dient als Lager der Bahnmeisterei. Allerlei Fässer und offene Türen zeugen von Geschäftigkeit.

Auch der Köf-Schuppen ist angemessen ausgestattet. Neben Spind und Feuerlöscher darf ein großes Pin-Up-Foto nicht fehlen. Ölfässer und ein Regal mit diversen Betriebsstoffen fehlen ebenfalls nicht.

Baywa Lagerhaus

Herbert Schoenenborn

Ich wurde 1946 im zerstörten Nachkriegsköln geboren. Mit meinem Vater ging ich schon als Kindergartenkind oft auf die Bahnsteige des Kölner Hauptbahnhofs. Mich faszinierten die Dampfungetüme, die mit ihren Zügen im Bahnhof Halt machten. Es muss Weihnachten 1951 gewesen sein, als mein größter Wunsch erfüllt wurde – ich bekam eine Märklin-Eisenbahn, bestehend aus einem Gleisoval und dem typischen Anfangsgüterzug (Lok mit 3 Wägelchen).

Aber die Märklinbahn war nur Spielzeug für drinnen bei schlechtem Wetter, denn seinerzeit konnte man sich noch auf der Straße (oder Trümmergrundstücken) austoben. Irgendwann verschwand die Eisenbahn gut verpackt im Keller, bis ich sie Mitte der 60er-Jahre an einen Bekannten für 50 DM verkaufte. Das Geld setzte ich in Beatlesplatten um.

Mit dem Modellbahnvirus wurde ich infiziert, als mir ein Freund Anfang der 70er-Jahre seine Märklin-Anlage vorführte. So etwas musste ich auch haben! Ich zeichnete Gleispläne, kaufte mir Loks, Wagen, Schienenmaterial und Zubehör und studierte die MIBA, die ich schon 1972 abonnierte. Über mehrere Zwischenstationen kam ich zu der hier vorgestellten 2L=-Anlage – vermutlich meine letzte Bahn.

N-Bahner Köln

Die Gemeinschaft der N-Bahner Köln ist u.a. entstanden aus Modellbahnfreunden, welche im Vorfeld bereits aus diversen Eisenbahnvereinen vorbelastet waren. Natürlich sind mit der Zeit auch weitere Interessierte hinzugestoßen. Mittlerweile sind wir eine stolze Gruppe von 18 aktiven Mitgliedern, welche sich auf Messen und Ausstellungen präsentiert und zusätzlich von den jeweiligen Frauen und Partnern tatkräftig unterstützt wird.

Unser Vereinsdomizil liegt in Köln-Porz in einem privaten Keller, wo auch unsere Vereinsgemeinschaftsmodulanlage steht, auf der zweimal wöchentlich reger Fahrbetrieb herrscht. Auch kommt das gemütliche Beisammensein der Truppe nicht zu kurz, es wird in der Regel vor und nach jedem Fahrbetrieb gepflegt. In dieser Zeit hat dann ein jeder Zeit, Erfahrungen auszutauschen.

Allen Lesern wünschen die N-Bahner Köln immer eine Hand voll Schotter unter dem Gleis und ein Hp 1. Sie erreichen uns unter www.nbahnerkoeln.de oder unter den Telefonanschlüssen 02173/1092684 und 02247/74911.

Frank Minten

Erst als 14-jähriger begann ich – durch die Erzählungen meines Großvaters inspiriert – mich für die Eisenbahn zu interessieren. Er war Schrankenwärter bei der Bahn und hatte viele spannende Geschichten zu erzählen. Der Startschuss für die erste Modelleisenbahn fiel erst mit 16. Von meinem kleinen Budget und weil ich nicht so viel Platz hatte, leistete ich mir in kleinen Schritten eine Spur-N-Eisenbahn. Viel Zubehör entstand schon damals im Selbstbau, was meine Kreativität und auch meine handwerklichen Fähigkeiten förderte.

Mit der Zeit verlagerten sich die Interessen. Das Motorradfahren stand lange Jahre im Fokus und war ideal, um Bahnstrecken im In- und auch Ausland zu besuchen. Nach diversen Anlagen in N und später auch in H0 entwickelte sich das Interesse an der Spur 0. Auslöser waren viele Besuche von Ausstellungen. Auch machte ich mein Hobby zum Beruf und baute viele Modellbahnanlagen für Auftraggeber im In- und Ausland (www.modellbahntechnik-minten.de).

Mit dem Einstieg von Lenz in die Baugröße 0 fiel bei mir die Entscheidung für den endgültigen Spurwechsel. Mit den Großserienmodellen und der serienmäßigen „Vollausstattung“ der Lokomotiven bekam das Modellbahnhobby für mich eine neue Dimension und auch neue Perspektiven.